



GRAND-DUCHÉ
DE
LUXEMBOURG

Ministère des Affaires Économiques
Service de la Propriété Industrielle

BREVET LUXEMBOURGEOIS



Brevet
Certificat d'addition

N° 33.415 du 28 février 1955

Il est certifié par la présente que le texte de description (.....4..... pages) et les dessins (1.....feuilles) ci-annexés sont conformes aux originaux de la demande relative au brevet-certificat d'addition-susmentionné, déposée auprès du Service de la Propriété Industrielle, à Luxembourg par Monsieur J.P.GENSON, à BERELDANGE

et concernant : " Pneus sans chambres à air pour poids lourds "

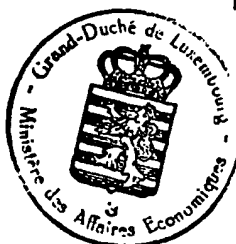
Il est revendiqué pour la susdite demande - de brevet - de certificat d'addition - la priorité d'une (des) demande(s) de

déposée(s) en

le(s)

au nom d

Titre délivré le 28.4.1955



Pr. le Ministre des Affaires Économiques,
Le Conseiller de Gouvernement,

Jérôme Andrez

Mémoire Descriptif

déposé à l'appui d'une demande de

BREVET D'INVENTION

formée par: Monsieur Jean-Pierre Genson, à Bereldange (Grand-Duché
de Luxembourg)

pour: "Pneus sans chambre à air pour poids lourd."

Selon un perfectionnement apporté aux pneus sans
chambre à air et breveté au Luxembourg le 28 janvier 1955,
l'inventeur avait proposé un flaps avec de larges bords
circulaires minces et souples se terminant par un rebord
volumineux de forme spéciale, comportant une fente circulai-
re de profil angulaire ou courbe dans laquelle est intro-
duite une partie de la bande formant le joint d'étanchéité
du pneu.

-2-

Développant cette idée, l'inventeur a conçu un nouveau profil de flaps convenant tout particulièrement aux poids lourds.

Le corps circulaire du flaps comporte à cette fin deux bourrelets latéraux, ayant de préférence une section ovale, bourrelets repliés en arrière vers la partie médiane du flaps et placés sous des coussins annulaires collés de part et d'autre à la base de la face intérieure du pneu. Ces coussins forment avec la surface de la jante un espace angulaire dans lequel on glisse le bourrelet du flaps. En gonflant le pneu, la pression d'air presse le bourrelet latéralement dans cet espace sous le coussin, lequel s'appuie, toujours sous l'effet de la pression, fortement sur le bourrelet lequel est ainsi calé hermétiquement.

Le dessin annexé montre à titre d'exemple et sans limiter la portée de l'invention, un mode d'exécution du flaps.

La fig. 1 est une coupe transversale du flaps circulaire. Aux deux bords de la partie médiane 1 se trouvent deux bourrelets 2 et 3 qui dans ce mode particulier d'exécution ont leurs surfaces extérieures 4 et 5 garnies d'arrêtes longitudinales.

La fig. 2 montre un bord du pneu 6 reposant sur la jante 7. Un coussin en caoutchouc 8 annulaire est accolé sur le dit bord. La face inférieure 9 du coussin est de préférence également garnie d'arrêtes longitudinales. Lorsqu'on pose, comme représenté dans la figure, le bourrelet 2 du flaps 1 légèrement sous le coussin, les arrêtes des deux surfaces s'accrochent facilement.

-3-

La fig.3 représente le pneu gonflé. Sous la pression d'air le bourrelet 2 est refoulé sous le coussin 8 et se trouve comprimé dans cette position. La pénétration réciproque des arrêtes dans les rainures renforce encore l'étanchéité du joint et empêche pratiquement toute fuite d'air. et cela malgré le poids lourd reposant sur les roues. Dans cette position la partie médiane 1 du flaps est bien tendue entre les deux bords du pneu.

La fig.4 montre à plus petite échelle un pneu sans chambre à air pour véhicules lourds (camions, autocars, avions etc...) avec le flaps d'étanchéité tel que décrit.

RE V E N D I C A T I O N S

1.- Pneu sans chambre à air, notamment pour poids lourds, caractérisé en ce que le corps circulaire du flaps, à disposer sur la jante entre les bords du pneu, comporte une partie médiane relativement mince et souple se terminant de part et d'autre par un bourrelet qui se replie en arrière vers la partie médiane du flaps et se glisse sous le coussin annulaire accolé à la base des bords intérieurs du pneu, la pression d'air écrasant le coussin sur le bourrelet.

2.- Pneu sans chambre à air, notamment pour poids lourds, selon revendication 1, caractérisé en ce que chaque coussin annulaire est de préférence de section triangulaire, de manière à ce qu'il soit laissé entre sa face inclinée inférieure et la jante un espace angulaire dans lequel vient s'engager le bourrelet du flaps.

3.- Pneu sans chambre à air, notamment pour poids

-4-

lourds, selon revendications 1 et 2, caractérisé en ce que la face extérieure des deux bourrelets et la face inclinée inférieure des deux coussins annulaires sont rainurées longitudinalement.

4.- Pneu sans chambre à air, notamment pour poids lourds, selon revendications 1 à 3, caractérisé en ce que les bourrelets du flaps ont une section sous forme de "prune".

Fig. 1.

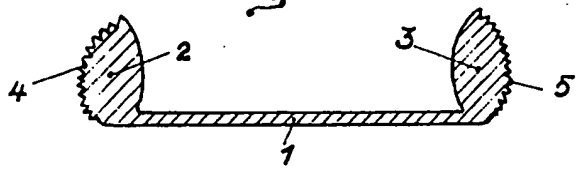


Fig. 2.

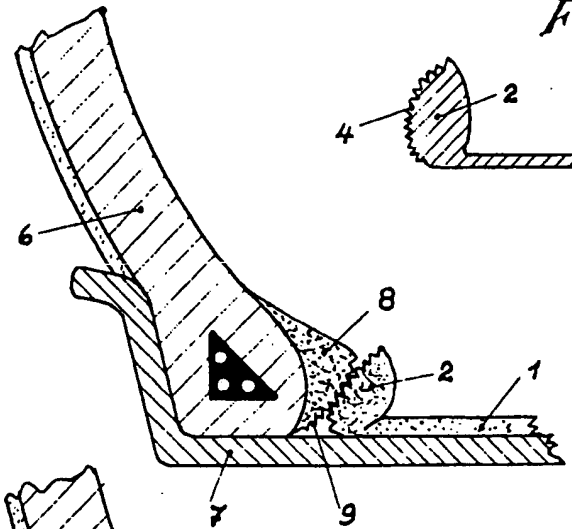


Fig. 3.

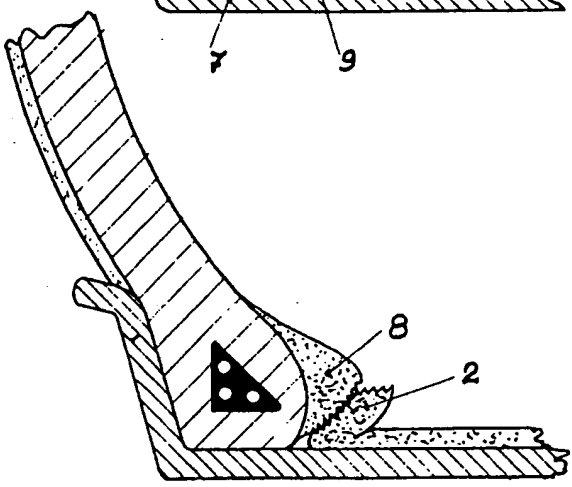


Fig. 4.

